PARLE AVEC AILES

AERO CLUB DU VAR Aérodrome de Cuers-Pierrefeu 83390 CUERS
Tél. : 04 94 33 53 19 - E-Mail : acv10@wanadoo.fr
http://www.aeroclubduvar.com



Bulletin de l'aéro Club du Var



Edito

Mes chers Amis,

Vous venez de me confier un second mandat pour la Présidence de l'Aéroclub.

Je vous en remercie.

Nous venons de désigner le bureau au sein du conseil d'administration du club, ce sera l'élément opérationnel des décisions qui restent à prendre en 2010.

Ce bureau est constitué de bénévoles, tous volontaires pour améliorer notre structure et faire de ce club, qui est déjà un grand club, un exemple dans le paysage aéronautique associatif français.

Nous avons désigné un certain nombre de commissions, je vous remercie à l'avance de vous y inscrire et d'y apporter votre contribution, ce club est le notre, faisons en un modèle, sans **Vous** nous ne pourrons rien.

2010 sera une année charnière dans notre évolution et malgré les turbulences qui subsistent, nous devrons réussir ce qui est commencé, nous doter de nouveaux avions, rationaliser notre fonctionnement.

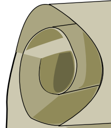
Merci à tous pour votre confiance.

Alain MORELLE

Votre président à l'ACV



Au sommaire

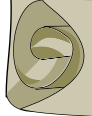


A VOS PLUMES!

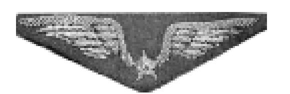
RACONTEZ-NOUS VOS EMOTIONS.

LA PROCHAINE PARUTION SE FERA COURANT JUILLET 2010. CE BULLETIN EST LE VÔTRE. POUR EVITER LES RETARDS DE PARUTION N'HÉSITEZ PAS À ME TRANSMETTRE VOS "GAZETTES" AVANT LA FIN JUIN PAR ÉCRIT OU SUR INFORMATIQUE AU SECRÉTARIAT.

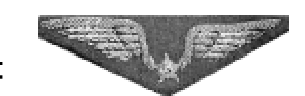
P. ESPOSITO



Les nouvelles de notre Aéroclub



GLOIRE ET HONNEURS AUX NOUVEAUX PILOTES !
Furent brevetés entre le 16 décembre 2009 et le 15 mars 2010:



TABURIAUX Thibaut, 20 ans, BB, formé par P. Malnoë, testé par S. Filc.
DELMARRE Orianne, 19 ans, BB, formée par D. Jeanningros et P. Malnoë, testée par J-Y Niel.

NOUVELLES ZONES DE CUERS, DU LUC ET DE TOULON

Au 8 avril 2010, ces zones ont vu leurs volumes légèrement modifiés. De nouvelles cartes et fiches de terrains sont donc impératives pour être à jour.

ANTICIPEZ VOS CONTROLES

Beaucoup d'entre vous attendent le dernier mois de validité pour penser à prendre rendez-vous pour le vol avec instructeur ou pour la visite médicale. Si la mauvaise météo ou les vacances d'instructeurs s'en mêlent, vous risquez de vous retrouver invalide. Dans ce cas, vous devrez alors passer un examen en vol avec un examinateur (rendez-vous encore plus difficile à avoir) après vous être entraîné en double pour les exercices spécifiques à ce contrôle (appendice 3 au FCL 1.240). Rappelons donc que le “vol d'au moins une heure avec instructeur” peut s'effectuer avec n'importe quel instructeur dans les douze mois (un an!) précédant la fin de validité de la qualification (voir FCL 1.245 c-1-ii). La visite médicale peut être effectuée dans les 45 jours précédant la fin de validité. Toutes ces anticipations n'ont pas d'effets sur les dates de fin de validités.

NOUVEAU MANUEL DE PILOTAGE, un comparatif

Depuis quelques semaines est apparu un nouveau manuel jaune dont les rubriques sont bien assemblées pour une étude par thèmes et non pas, comme dans le Cépaduès, d'une étude par phases croissantes de difficultés. Voici un petit comparatif qui n'engage que l'auteur de ces lignes.

Le “manuel de pilotage d'avion” Maxima (59 €, manuel seul) est prévu pour préparer à l'examen théorique Brevet de Base et PPL(A). Dans ce rôle, il est parfait avec des chapitres bien construits et des exposés clairs et synthétiques. Des questions de révisions sont incluses à la fin de chaque chapitre. Il n'aborde donc pas le pilotage en lui-même. Il inclus par contre des notions d'anglais aéronautique. Une version “coffret cadeau” avec un vol de 20 minutes dans une école est également à la vente.

Le “manuel du pilote privé” Cépaduès (70 € avec livret de progression) aborde à la fois la théorie et la pratique. Mais la construction du livre par “phases de progression” découpe les chapitres en sous-ensembles éparpillés dans le livre. La première lecture est, certes, moins monotone, mais il n'est pas aisé d'y retrouver ses petits lorsque l'on recherche une info précise, l'index analytique n'étant qu'un pis-aller.

Le “guide pratique du pilotage” de Jean Zilio (59 €, manuel seul) serait le complément idéal du manuel Maxima puisqu'il se concentre sur le pilotage, avec également quelques données théoriques sur certains thèmes mais pas tous. Toutefois, le “Zilio” est parfois trop détaillé et il faut prendre garde à ce que l'élève sache faire la part des choses et ne conserve que l'esprit de l'explication et non pas la lettre.

J-Y NIEL

Autour de nous

NOUVELLES ZONES INTERDITES

Au 8 avril 2010, de nombreuses zones interdites temporaires (Chinon, Flamenville, Fos-sur-Mer, Gravenchon, etc.) deviennent prohibées (zones P). D'autres demeureront volontairement des ZIT “indéfiniment temporaires”. Ces oublis n'en sont pas vraiment et la raison est subtile. Traverser une zone P implique 6 mois de prison et 150 000 euros d'amende possibles alors que traverser une ZIT ne relève “que” d'un conseil de discipline de la DGAC et de “petites” amendes. Cette “avancée” judiciaire et l'étude de futures modifications de certains contours de ZIT pour faciliter les cheminements le long de gros repères sont l'oeuvre de Patrick BOURCHET, représentant de la FFA pour les espaces aériens du sud est.

REPONDEUR, BONJOUR...

Nous sommes habitués à contacter le répondeur avant de rouler mais cette bonne habitude à tendance à disparaître au cours du vol, surtout le week-end. N'oublions pas que les militaires (ou les civils dans d'autres régions) peuvent armer le contrôle à n'importe quel moment, particulièrement si des arrivées IFR sont programmées. C'est pourquoi il faut écouter le répondeur (RAI), l'ATIS ou la première fréquence normalement utilisée (Le Luc Approche 122.20 par exemple) avant de basculer sur la fréquence à utiliser (Le Luc Info 123.00 dans ce cas). Il faut aussi savoir ne pas écouter aveuglement le contrôleur (du Luc dans l'exemple suivant) lorsqu'il vous donne la fréquence suivante "contactez Cuers sur 122,70" car c'est à vous d'écouter le RAI sur 118.27 puisque c'est indiqué ainsi dans le règlement. De même, n'oubliez pas qu'il existe des ATIS au Luc et à Hyères à contacter lorsque vous rentrez dans leurs zones. Nous ferons parfois exception dans ce dernier cas en partant de Cuers mais vous avez sans doute le temps lorsque vous revenez de promenades...

Agenda : meetings aeriens, rassemblements, expositions

☞**Du 3 avril au 9 mai 2010 dans tout le Sud-est:** rallye aérien "surprise" Aéropaca organisé par le CRA21.
Renseignements affichés au club ou sur www.aeropaca.org.

☞**Dimanche 9 mai à Orange-Plan-de-Dieu:** petit-déjeuner hors lit.

☞**Du 15 au 22 mai à Vinon:** championnat de France de vol à voile. Terrain réservé

☞**Du 12 au 23 mai à Cannes:** restrictions d'utilisation pendant le festival de Cannes et le Grand Prix F1 à Monaco.

☞**Du 21 au 24 mai dans les aéro-clubs:** journées portes ouvertes .

☞**Samedi 22 et dimanche 23 mai à La Ferté-Alais:** meeting
Renseignements sur ajbs.com ou www.meetingferte.com ou 01 64 57 55 85

☞**Du jeudi 4 au dimanche 6 juin à Cannes:** Salon de l'aviation générale
Renseignements sur www.eur-avia.com.

☞**Samedi 5 et dimanche 6 juin, la B.A. de Istres** ouvre ses portes et présente des avions en vol.

☞**Dimanche 13 juin à Salon-Eyguières:** petit-déjeuner hors lit à l'AC Rossi-Levallois.

☞**Le dimanche 13 juin, la B.A.N. Hyères** ouvre ses portes et présente des avions en vol.

☞**Du 18 au 20 juin au Bourget:** Salon de l'Aviation Verte (aviation générale et nuisances sonores)
Renseignements sur www.mae.org

☞**Dimanche 4 juillet à Valence:** meeting de l'ALAT.

☞**Samedi 10 et dimanche 11 juillet à Duxford (GB):** Meeting de warbirds "Flying Legends".
Renseignements sur duxford.iwm.org.uk

☞**Du 14 au 18 juillet à Saint-Yan:** rassemblement national des avions de collection et de construction amateur (RSA).
Infos sur www.euro-fly-in-rsa.com

☞**Du lundi 26 juillet au dimanche 1 août:** Rassemblement de Oshkosh (USA).
Renseignements sur www.airventure.org

☞**Du vendredi 27 au dimanche 29 août à Tannheim (D):** rassemblement "Tannkosh".
Renseignements sur www.tannkosh.de

☞**Du vendredi 3 au dimanche 5 septembre à Northhampton-Sywell (EGBK - nord-ouest de Londres, GB):**
Rassemblement des constructeurs amateurs.
Renseignements sur www.lightaircraftassociation.co.uk

☞**Dimanche 12 septembre à Carpentras:** petit-déjeuner hors lit.

☞**Dimanche 10 octobre à Avignon:** petit-déjeuner hors lit et déjeuner sur réservation.

Les vieux avions de Cuers: Le Vampire

L'histoire du Vampire anglais peut être liée à celle, un peu plus ancienne, des premiers réacteurs anglais développés par Frank Whittle (1907-1996). Le principe du réacteur (propulsion par éjection d'air chaud) date de 1917 mais dû attendre les années 1930 pour éclore et surtout l'invention de métaux résistants longtemps aux fortes chaleurs et assez légers pour être aéroportés. Les vols avec fusée datent de 1929 (Opel en Allemagne) mais étaient liés à l'emport de carburants dangereux et eurent des autonomies ridicules. Le premier avion uniquement propulsé par une fusée (Walter de 600 kgp) fut le Heinkel He176 en juin 1939, mais le plus célèbre restera l'intercepteur Messerschmitt Me163 Komet (Walter de 1 700 kgp). Des fusées furent ensuite utilisées comme propulseurs d'appoint (Trident, Mirage III, ...).

En Angleterre, Frank Whittle, engagé dans la RAF (Royal Air Force), avait étudié le brevet de 1917 et entreprit de l'améliorer. Il déposa son propre brevet en 1930 mais la RAF n'était pas intéressée.

En Allemagne, Pabst von Ohain, jeune ingénieur de 24 ans étudiait son propre réacteur et rejoignit en 1936 l'équipe de Ernst Heinkel qui encouragea ses travaux contre l'avis des ministères. Il fit tourner son réacteur centrifuge en septembre 1937. Le prototype monoréacteur Heinkel He178 vola le 27 août 1939 (Heinkel S3b de 500 kgp). Et la guerre éclata...

Toujours en Allemagne, au côté des réacteurs centrifuges de Heinkel qui n'eurent pas de suite opérationnelle, des réacteurs à chambre axiale furent étudiés début 1939, principalement chez Bramo puis BMW par H. Oestrich (futur chef en France des réacteurs ATAR) et chez Junkers par Anselm Franz. Le BMW 003 équipera le Heinkel He-162 Salamander (800 kgp), le Junkers Jumo 004 équipera le Messerschmitt Me262 Schwalbe et l'Arado Ar234B Blitz (2 x 900 kgp).

En Angleterre, Whittle travailla sur son moteur au sein d'une compagnie finalement créée avec des fonds privés en 1936. En 1939, les militaires approchèrent enfin Whittle pour développer son idée à bord d'un avion dessiné par Gloster. Les réacteurs de Whittle sont à chambres de combustion annulaires disposées autour de la turbine principale. Cela donne un moteur court mais de fort diamètre. Le monoréacteur E.28/39 volera le 15 mai 1941 (Whittle W1 de 385 kgp). Des échanges d'informations avec les américains dès 1941 provoquent un grand intérêt et Bell conçoit rapidement un biréacteur avec deux W2 construits par General Electric. Le Bell XP-59A Airacomet s'envole en octobre 1942 (2 GE de 570 kgp). Pour diversifier l'offre, plusieurs sociétés anglaises conçoivent des réacteurs pour équiper le biréacteur de chasse Gloster Meteor commandé début 1941, ainsi celui de Frank Halford et construit chez De Havilland. Ce H1 équipera en définitive le premier Meteor qui vole enfin le 5 mars 1943 (2 H1 de 810 kgp). Toujours ralenti par les anglais peu intéressés, le concept Whittle est industrialisé par Rover puis Rolls-Royce et abouti au Gloster Meteor F1 (Fighter, Mk 1) (2 R-R W2B Welland de 765 kgp fin 1943) entré en service en 1944 pour contrer les bombes volantes V1.



Vampire lafayette

De Havilland avait donc reçu en 1941 commande d'un monoréacteur d'études pour les essais du réacteur dessiné par Frank Halford pour De Havilland. Le premier vol du DH100

E.6/41 (H1 Goblin de 1 225 kgp) fut effectué le 30 septembre 1943, six mois après celui du tout premier Meteor. Cela explique pourquoi cet avion n'entrera pas en service pendant la guerre. Son fuselage en forme d'oeuf permet d'avoir une sortie de jet sans perte d'énergie, cela a imposé la double queue. L'avion est entièrement métallique sauf pour la cabine en bois moulé. Baptisé “Vampire”, le premier de série vole en avril 1945. Les Vampire F1 à Goblin II de 1 400 kgp ont des ailes pointues et une profondeur montée en haut des dérives en trapèzes, il entre en service en 1946.

Un développement avec le plus puissant Rolls-Royce Nene de 2 040 kgp est lancé mais le positionnement du nouveau moteur dans le petit fuselage est plus ardu qu'envisagé. Le fuselage et les entrées d'air sont agrandis. Suite aux délais de mise au point, aucun Vampire-Nene ne servira dans la RAF mais ils seront construits plus tard sous licence en Australie (F30) et en France (Mistral). L'autonomie très limitée (une heure de vol sec sans bidons) est augmentée par de nouveaux réservoirs d'ailes et de nouveaux bidons qui déstabilisent la profondeur. Le remède apparut avec les nouvelles dérives triangulaires et l'abaissement du plan fixe pour donner le Vampire F3 à Goblin II entré en service en 1948.

La RAF décida alors d'utiliser ses Meteor dans la chasse et le Vampire pour l'attaque au sol. L'avion fut renforcé et l'envergure réduite en



Vampire-suisse

supprimant les saumons arrondis. La silhouette classique, aile carrée et profondeur basse date de ce FB5 (Fighter Bomber Mk 5) à Goblin II qui fut le plus produit (plus de 1 150 exemplaires) pour la RAF et l'exportation.

Après guerre et dans l'attente de matériel national (l'Ouragan-Nene ne sera en service qu'en

1952), la France achète ce qui existe et reçoit 30 Vampire F1 à partir d'août 1948 qui serviront au centre d'essais de Mont-de-Marsan pour définir son mode d'emploi. Début 1949 voit arriver le premier d'une centaine de FB5 construits en Angleterre suivis d'environ 200 FB51 construits par la SNCASE de Marignane. Ils serviront en France, en AFN (Afrique Française du Nord) et en Allemagne. Les derniers seront retirés en 1959.

La Marine Nationale à réaction naît avec le SNCASE Aquilon, dérivé direct du biplace Sea Venom embarqué, lui même tiré du Venom, version à aile mince et en légère flèche du Vampire. Pour aider à la transition sur ce gros chasseur bipoutre, la Marine récupère 28 DH100 Vampire FB5 à l'armée de l'air et les utilise dans la 57S à Lartigue (Algérie) puis au Maroc à partir de 1953. Ils sont généralement peints en bleu foncé sauf trois qui sont alu (dont le 57S-8).

La Suisse, après l'essai de quatre F1, commande des Vampire FB6 (Goblin 3 de 1 460 kgp) en 1948. 178 furent acquis venant d'Angleterre ou construits sous licence en Suisse. Ils servirent de 1949 dans la chasse en remplacement des Morane 406 et Messerchmitt 109, puis à l'école de chasse à partir de 1958. Vers 1960, ils reçoivent enfin un siège éjectable. En 1971, les avions sont modernisés avec un équipement de vol sans visibilité puis une nouvelle radio VHF est logée dans un nouveau nez pointu vers 1980. L'arrivée du BAe Hawk en 1990 entraîne le retrait des Vampire de l'école. 53 furent vendus aux enchères en janvier 1991.

Le Vampire basé à Cuers est le FB6 matricule J-1159 construit en Suisse en 1952 à Emmen. Acheté par Gérard Berger pour son “Association Varoise des Avions de Collection” lors de la vente de 1991. Il retrouva son nez court mais le travail fut énorme car le cadre avant avait été modifié pour recevoir le nez pointu, il fallu donc refaire tout le travail à l'inverse. Seuls deux Vampire français ont ainsi retrouvé leur silhouette d'époque. Pour le 75° anniversaire du “La Fayette” à Luxeuil où Didier Berger (un des fils) pilotait alors un Mirage 2000N, l'armée de l'air repeint le J-1159 fin septembre 1991 aux couleurs du VZ221 / 4-LF de la 4° escadre. Il garda cette livrée une année avant de prendre les couleurs de l'escadron de chasse 1/7 “Provence” (7-BA) basé à Saint-Dizier. Après une autre année sous ces couleurs, le Vampire changea d'arme et devint le 57S-9 de l'aéronautique navale, en souvenir du temps où Gérard Berger était instructeur sur ce bel avion vers la fin des années cinquante à Khouribga au Maroc. Depuis le décès de Gérard en 2003, c'est Didier qui fait voler le Vampire. En décembre 2007, lors d'une remise à neuf du fuselage, le code devint 57S-8, plus authentique avec la robe alu de l'époque.

J-Y NIEL et Didier BERGER



Vampire saint-dizier.

Visite de la BAN de Hyères par les élèves du BIA

Grande effervescence le mercredi 20 Janvier. Daniel POIZAC professeur d'aéronautique au lycée Rouvière avait organisé la visite de la Base Aéronavale de HYERES et plus particulièrement de la Flottille 31 F pour dix-sept de ses élèves de Rouvière et presque une trentaine de ceux de Roger VALLAIS venant des établissements Bon Accueil, La Cordeille, Sainte Marthe, Notre dame des Missions Maintenon, La Ferrage et Joliot Curie de Carqueiranne. Tous les élèves étaient invités à rejoindre le lycée Rouvière à 13h afin de prendre un bus spécial envoyé par la Base. Le même Bus nous ramènera vers 17h30... Patricia Malnöé, Jean Yves Niel et Alain Dandlo (prof BIA à Django REINHART) encadraient ce groupe avec Daniel et Roger.



Nous avons été accueillis par le Commandant Henry BERLING, Cdt de la Flottille 31 F qui a fait un petit exposé enrichi d'une vidéo. Ensuite les élèves ont été repartis en quatre groupes afin d'aller visiter successivement les batiments de la Flottille puis les ateliers, la Tour de contrôle, la salle de guidage avec les contrôleurs, et le simulateur du Lynx .. Tous les élèves ont pu pratiquement passer quelques minutes sur le



simulateur mais les vérins n'avaient pas été activés pour raison d'économie fort compréhensible quand on sait que le prix de revient d'une heure de Vol sur simu est supérieure à 1 800 € à savoir aussi que l'heure de vol sur le LYNX revient quant à elle à plus de 8 400 €. La Tour de contrôle était active mais malheureusement le trafic étant peu intense, du fait d' une météo pluvieuse. Les jeunes se sont contentés d'admirer la vue environnante et la piste plutôt que de voir les évolutions et de suivre le trafic.Il en a été de même dans la salle du contrôle, ce qui a quand même eu pour avantage une plus grande disponibilité des contrôleurs pour répondre à leurs questions. Les élèves ont eu accès à tous les espaces prévus, sans restriction et ont pu prendre les photos qu'ils voulaient. Il sont revenus vraiment ravis de leur visite. Merci donc au Commandant de nous avoir permis cette merveilleuse expérience et merci à Daniel POIZAC d'avoir organisé cette visite pour les jeunes du BIA dont on espère que certains viendront enrichir les rangs de l'ACV à défaut des bases militaires ou des compagnies aériennes.

Roger VALLAIS



Appel d'urgence

Voilà six années que le journal sort régulièrement à son rythme tous les trois mois. Il devient pour moi de plus en plus difficile de "remplir" les pages avec de nouveaux articles faute de nouveaux rédacteurs. Donc comme il est dit dans la première page de ce journal:

N'HÉSITEZ PAS À ME TRANSMETTRE VOS "GAZETTES" pour que votre journal puisse encore durer.

Pierre ESPOSITO

Un peu d'humour

Deux hôtesses discutent dans un avion qui viens juste de décoller:
L'une dit à l'autre "Va voir en queue de l'appareil s'il y a de nouvelles têtes, moi je vais faire l'inverse".



A quoi sert une hélice dans un avion ?
A rafraichir le pilote en vol, si vous ne me croyez pas, arrêtez la et regardez comme il transpire.



C'est un équipage de 747 de retour de LAX en vol de croisière au dessus de l'Atlantique.... Soudain, l'alarme sonore de panne réacteur extérieur gauche. Le Capitaine et l'équipage, parfaitement entraînés exécutent dans le plus grand calme les procédures d'urgence, avec une coordination parfaite: descente et déroutement, etc... Pendant ce déroutement, feu réacteur droit! Là encore, bien, qu'un peu stressante la situation est parfaitement gérée par l'équipage et paf, panne hydraulique (y'a des fois...)! L'équipage, encore une fois, gère le déroutement, les procédures radios, la gestion des pannes et l'avion est remis en ligne de vol en configuration de sécurité, toujours avec efficacité. Quelques instants après, l'hôtesse passe la tête dans le cockpit: l'hôtesse:
- Captain, il manque un plateau repas....
Le Captain (se prenant la tête dans les mains):
- Ca y est, les ennuis commencent !



Entendu à l'aéroport de Francfort, entre un pilote de British Airways et le contrôleur allemand...
Speedbird: "Bonjour Francfort, Speedbird 206 prêt à démarrer."
Contrôle: "Guten morgen, avancez jusqu'à votre terminal.
Le 747 BA va au milieu du taxiway principal et s'arrête.
Contrôle: "Speedbird, vous savez pas où vous allez ???"
Speedbird: "Standby contrôle, je regarde un peu l'emplacement du terminal, là."
Contrôle (avec la traditionnelle impatience allemande): "Speedbird, vous êtes jamais venu à Francfort avant ?!"
Speedbird (décontracté): "Si, en 1944, mais je me suis pas arrêté."



United 402: "United 402 demande montée au FL 310"
ATC: "United 402, restez au FL 250 à cause des restrictions anti-bruit".
United 402: "Qu'est ce que vous voulez dire par "restrictions anti-bruit" à cette altitude ???.
ATC: "Si vous montez et que vous rentrez dans votre collègue qui vole au FL 270, ça va faire beaucoup de bruit."



Réalisation: Pierre ESPOSITO